



# TRADE FACILITATION ANVERS

RAPPORT

19.05.2022

<b>PRÉSIDENT</b>	Sabine De Schryver (AGD&A – Directrice régionale) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka)
<b>SECRÉTAIRE</b>	Jan Van Wesemael (Alfaport Voka)
<b>PRÉSENTS</b>	Erik Van Poucke (AGD&A – Division Contrôle de 1 <sup>re</sup> ligne I) Dorothy Cardoen (AGD&A – Division Contrôle de 1 <sup>re</sup> ligne II) Simonne Van Aperen (AGD&A – Division Gestion de la déclaration) Caroline Gubbi (FORWARD Belgium) Jan Maes (ASV – Grimaldi) Bart Engels (AGD&A – Politique générale – Cellule stratégique) Inge Verrezen (AGD&A – CRC) Jan Van Wesemael (Alfaport – Voka) Frederik Noppe (ARGB – AET) Frederic Keymeulen (TLV) Laurens Maes (Tabaknatie – ARGB) Gitte Van Loy (ASV – Grimaldi) Peter Tilleman (AWDC) Michaël Achtergael Karen Wittock (FORWARD Belgium – Remant) Danny Proost (Forward Belgium– Rhenus) Tineke Van de Voorde (Port of Antwerp-Bruges) Kim Van De Perre (MSC - ASV) Richard Jansegers (OOCL - ASV) Philippe Lesage (Unizo – Ernst & Young) Stijn Schuerwegh (ABAS - MPET) Isabelle De Clercq (ABAS - PSA Antwerp) Stef Debeuf (AGD&A – Division Marketing) David Verlinden (AGD&A) Marc Wouters (Fédération pétrolière belge – TotalEnergies) Keersmaekers Bart (CMA - CGM – ASV) Tino Sap (AGDA – Division Contrôle 2 <sup>e</sup> ligne) Jef Hermans (Forward Belgium – Portmade) Gino Roelandt (ASV - Hapag Lloyd) Andreas Otten (Agoria - Atlas Copco)
<b>EXCUSÉS :</b>	Sabine De Schryver (AGD&A – Directrice régionale) Abram Op de Beeck (Essenscia – BASF) Tim Verdijck (Essenscia – BASF) Jessy Van Aert (Essenscia – Evonik) Isabelle De Maegt (Fédération des transporteurs - Febetra) Olivier Schoenmaeckers (Forward Belgium) Hilde Bruggeman (ASV/NAVES) An Moons (ABAS-ARGB – DP World) Daan De Vlieger (Vinum et Spiritus – Deloitte)

## Sanctions contre la Russie (état de la situation)

Dorothy Cardoen (AGD&A) indique que quelques changements mineurs ont été apportés à la note qu'elle avait rédigée sur le régime de sanctions contre la Russie, qui expliquait en détail les accords entre les douanes et les opérateurs. La note a été ventilée (interdictions d'importation et d'exportation). Pour les importations, les compagnies/agents maritimes ont un rôle à jouer. Pour les exportations, l'adresse électronique à laquelle les manifestes doivent être envoyés a été modifiée. A l'heure actuelle, il reste à savoir dans quelle mesure et quand un 6<sup>e</sup> train de sanctions sera promulgué par l'UE (embargo pétrolier d'ici fin 2022).

En outre, Dorothy Cardoen demande une attention particulière pour l'utilisation correcte des codes de certificat qui doivent être saisis dans la case 44. Étant donné qu'il existe de nombreux codes disponibles avec de nombreuses exceptions, ce n'est pas si évident pour les opérateurs. Les différents codes ont été publiés dans l'appendice 6.6 des notes explicatives du Document unique. Cet appendice est disponible sur le site Internet de l'AGD&A [https://finances.belgium.be/fr/douanes\\_accises/entreprises/douane/document-unique](https://finances.belgium.be/fr/douanes_accises/entreprises/douane/document-unique)

### **Note vrac liquide (état de la situation)**

L'entrée en vigueur de la note a été reportée au mois de juin. La directrice régionale a reçu un certain nombre de commentaires et de réactions de la part des opérateurs économiques au cours des dernières semaines. Erik Van Poucke (AGD&A) indique que des concertations internes avaient eu lieu et qu'un certain nombre de modifications seront effectuées. La directrice de centre régional doit encore valider les modifications fin mai/début juin. Plusieurs simplifications seront effectuées dans le cadre des engagements.

### **Modification du processus sur l'accompagnement des conteneurs**

Il s'agit d'un point coordonné par la directrice du centre régional (madame De Schryver). De même, les services Opérations et Recherche sont impliqués pour optimiser davantage le processus. Erik Van Poucke (AGD&A) précise que l'objectif est d'effectuer un maximum de contrôles dans les terminaux eux-mêmes. En ce qui concerne le secteur privé également, un certain nombre d'options sont actuellement examinées en concertation avec l'AGD&A.

### **Envois sous transit entrants (documents T échus)**

Ce point à l'ordre du jour n'est pas neuf. Ce sont principalement les opérateurs de terminaux qui rencontrent des problèmes lorsqu'un envoi se présente avec un document T échoué. Il existe plusieurs façons de présenter un document T au bureau de destination :

- à la douane au bureau de destination (p. ex., par le transporteur)
- à un site reconnu
- application expéditeur/destinataire agréé
- utilisation de listes horaires sur les terminaux

Dans le premier cas (présentation du transit par le transporteur au bureau de douane de destination), un éventuel contentieux sera réglé avec le transporteur. Toutefois, si le transporteur peut expliquer la raison du retard qui a entraîné l'expiration de la déclaration de transit, les autorités douanières peuvent décider de ne pas créer de dossier de contentieux et aucune amende ne sera appliquée.

Dans les terminaux du port d'Anvers, l'arrivée des envois en transit est signalée par les opérateurs du terminal au moyen des listes horaires.

Dans ce cas, l'AGD&A n'interrompt pas le flux de marchandises. Selon Erik Van Poucke, il a été convenu lors de réunions antérieures de Trade Facilitation que, dans cette situation, la proposition de règlement à l'amiable serait adressée aux opérateurs de terminaux.

Dans cette situation également, le terminal peut communiquer la raison de l'expiration de la période de validité de la déclaration NCTS à l'AGD&A en lui demandant de ne pas appliquer d'amende. L'amende est infligée immédiatement après l'infraction. Cette méthode permet au titulaire de l'autorisation IST de la répercuter sur les clients.

Isabelle De Clercq (PSA) et Stijn Schuerwegh (MPET) signalent que le problème s'est aggravé ces derniers temps. Pour les terminaux, il est presque impossible de rechercher la raison du retard. L'augmentation du nombre de dossiers rend le suivi presque impossible. L'une des raisons pourrait être que la période de validité a été fixée de manière trop restrictive au moment du départ. Cela est également dû au fait que le flux des déclarations ne suit pas toujours le flux des marchandises.

Gino Roelandt (Hapag Lloyd) soupçonne que la congestion des terminaux intérieurs (en Belgique et au-delà) est également l'une des raisons.

Il est convenu de poursuivre la discussion de ce problème individuellement entre la douane et les terminaux concernés.

Il est suggéré que le secteur privé (terminaux et agents maritimes) étudie les causes exactes des problèmes (période de validité trop courte des documents T, congestion, etc.).

Si la communauté portuaire privée peut démontrer, sur la base d'une analyse ou d'un rapport, que ces problèmes sont liés à ceux de la chaîne de livraison actuelle, il pourrait être demandé à l'AGD&A de ne pas infliger d'amendes dans certains cas où des déclarations de transit expirées sont présentées.

### **Activités GT MER (PN/TS)**

Le GT technique MER s'est réuni physiquement le 18.05 où un certain nombre d'options ont été discutées avec les représentants des communautés portuaires privées sur la façon dont les processus peuvent être mis en place à l'avenir après la mise en œuvre du PN/TS en mars 2024.

Il a été convenu, entre autres, que les marchandises non Union devaient toujours être placées en dépôt temporaire. L'introduction préalable de la déclaration TDS et de la déclaration de suivi est également présumée.

Compte tenu de la complexité des processus dans lesquels le partage des données deviendra crucial à l'avenir, le secteur privé est d'avis qu'il faudra recourir à un Port Community System.

Jef Hermans (FORWARD Belgium) déclare que le secteur privé doit agir de toute urgence pour donner à ce projet la plus haute priorité dans le cadre de « The Way Forward » car il affecte tous les flux de marchandises (conteneurs, RoRo, cargaisons fractionnées, liquides, produits chimiques, etc.).

Plus pour de détails, voir le rapport de la réunion du GT MER qui a entre-temps été publié sur le site Internet du Forum national [https://www.nafora.be/fr/system/files/20220518\\_PV\\_SGT\\_PNTS\\_Mer.pdf](https://www.nafora.be/fr/system/files/20220518_PV_SGT_PNTS_Mer.pdf)

Les différents scénarios qui ont été discutés ont également été inclus dans une feuille Excel qui a également été publiée sur [www.nafora.be](https://www.nafora.be). De tous les scénarios, le 1<sup>er</sup> et le 11<sup>e</sup> sont considérés comme les plus probables car ils correspondent assez bien à la situation actuelle [https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.nafora.be%2Fnl%2Fsystem%2Ffiles%2F20220518\\_Scenario\\_SWG\\_PNTS\\_Zee-Lucht.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK](https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.nafora.be%2Fnl%2Fsystem%2Ffiles%2F20220518_Scenario_SWG_PNTS_Zee-Lucht.xlsx&wdOrigin=BROWSELINK)

### **Questions relatives à l'utilisation de la déclaration du fournisseur dans le cadre de l'origine préférentielle**

Dorothy Cardoen (AGD&A) indique que, suite à un grand nombre de CAP (contrôles a posteriori) sur des certificats EUR1 qui ont été établis pour un flux spécifique de marchandises, une instruction interne a imposé l'obligation de faire signer les déclarations du fournisseur par le fabricant des marchandises. Ce principe a été initialement étendu à d'autres flux de marchandises, ce qui n'était pas le but recherché. Entre-temps, les services de vérification ont été informés et le problème devrait être résolu.

### **Évaluation de l'application des amendes majorées**

En ce qui concerne l'application des amendes majorées (depuis 2018), une première analyse des chiffres et des circonstances a été réalisée par l'AGD&A (région d'Anvers) en 2019.

Le secteur privé demande à l'AGD&A de vérifier l'état actuel de la situation.

Erik Van Poucke (AGD&A) explique la problématique plus en détails. En cas de soustraction à un contrôle, les autorités douanières à Anvers collecteront d'abord tous les éléments permettant de déterminer la raison pour laquelle les marchandises n'ont pas été présentées pour un scan/contrôle. S'il s'avère, après enquête, que les autorités douanières n'ont pas envoyé de notification de sélection ou qu'elles l'ont adressée à la mauvaise personne ou qu'elles ont donné un mauvais numéro de conteneur, cela ne donnera pas lieu à un dossier/amende. Globalement, le nombre d'enlèvements a augmenté. La raison de cette situation n'est pas claire à l'heure actuelle. Il a été demandé au Service Contentieux de procéder à une nouvelle analyse sur une période plus longue.

S'il s'agit d'un nombre limité de cas, il peut également être conseillé de vérifier avec les opérateurs concernés où exactement dans le processus les choses se sont mal passées, et les actions nécessaires peuvent être prises pour minimiser les enlèvements à l'avenir.

Dorothy Cardoen (AGD&A) ajoute que certains des enlèvements sont également dus au manque de communication fluide entre les opérateurs. Le secteur privé en est conscient et tentera de résoudre ce problème par le biais d'un certain nombre de projets d'automatisation.

### **Signature numérique des documents 614**

Les opérateurs reçoivent de l'AGD&A des documents 614 signés numériquement via l'outil fourni par Acrobat Reader (signature du document avec e-ID).

Les opérateurs demandent s'ils peuvent également pourvoir le document 614 signé d'une signature numérique (via Adobe Reader) sans devoir envoyer la version papier en plus.

Erik Van Poucke (AGD&A) en a discuté depuis avec le Service Contentieux et il a été convenu qu'à l'avenir, les personnes possédant une carte d'identité belge pourront également signer numériquement le document 614. Cette décision doit être validée lors d'une concertation interne au sein de l'AGD&A au niveau régional à la fin du mois de mai. Les opérateurs seront informés par la suite.

### **Divers**

#### Sélections/contrôles physiques

Erik Van Poucke informe la réunion du fait que dans les mois à venir, les sélections pour la vérification physique sur les PIF vont progressivement augmenter après une baisse au cours des deux dernières années (en raison de la COVID). En outre, Erik Van Poucke note que récemment, les présentations de conteneurs aux PIF se sont à nouveau concentrées sur l'après-midi, ce qui signifie que « l'alarme

d'affluence » doit être déclenchée régulièrement. L'AGD&A invite à nouveau les opérateurs à mieux répartir la présentation des conteneurs pour le scanning et/ou le contrôle.

**Date de la prochaine réunion : le mercredi 28 septembre 2022, à 14 h**

Cette réunion se déroulera physiquement dans un lieu à Anvers qui reste à déterminer (une invitation officielle suivra ultérieurement).